

管理番号 289 :

地域の実情に応じてコミュニティバス等の円滑な導入を可能とする制度の構築

今回の提案は、コミュニティバスとして活用が求められる区域運行や自家用有償旅客運送等が、制度上路線バスに比べて例外的な位置付けとされていることにより生じる不合理な支障の解消を求めるものである。所管省庁の一次回答は現行制度を是として回答を検討されているが、時代に即した制度の見直しを行うよう求めるものである。

具体的には、自家用有償旅客運送による少量貨物の運送（別紙②関係）については、所管省庁の一次回答では、現行制度における乗合バスと自家用有償旅客運送には差異があることが根拠とされている。しかし、実態として外形上はいずれも同じく市町村がコミュニティバス等を運営する場合に、一方で乗合バスとしてバス事業者が許可を受けて運行すれば少量貨物運送の許可を改めて得ることは不要で、他方でバス事業者に委託して自家用有償旅客運送として運行することも多いが、その際には改めての許可が必要となる。その両者は実質的にバス事業者が貨物輸送を行っているという実態において同じであり、一次回答で所管省庁が主張するような「輸送の安全の確保及び利用者利益の保護の観点」で、両者の差異の合理性を説明することは適当ではない。

また、自家用有償旅客運送による少量貨物の運送は「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に限って認められているとするが、そもそも自家用有償旅客運送は地域公共交通会議において、交通が著しく不便な地域等に限って認められているものであるため、交通不便な場所の住民の公共の福祉を確保するために必要であることが通常であるにも関わらず、特に全ての貨物事業者への確認を必要との条件を付すことは、路線バスの場合との権衡を考慮すれば、合理的とはいえない。実態としてコミュニティバス等として乗合バスと同等であることを前提とし、制度の見直しを行うことが必要である。

次に、市街化調整区域における車庫等の開発許可対象の除外（別紙④関係）については、所管省庁の一次回答では、路線定期運行は固定されたルートで運行することをもって、区域運行や路線不定期運行との差異を設けていることの合理性を説明している。

しかし、許可形態が区域運行等であっても、過疎地等の住民ニーズにより柔軟に対応するため形式的に区域運行等の形態をとっているものの、実際はコミュニティバスとして路線定期運行と同様に運行ダイヤや運行ルートが定められ、実態上、運行ルート等が一定であることについて路線定期運行と区域運行等に差異はみられない。このため、両者を異なるものとして取り扱うことには合理性がない。

なお、路線定期運行において、施設の設置場所について運行ルート上に立地する場合にのみ開発許可が不要となる取扱いにはなっておらず、その点においても両者に実質的

な違いはない。

また、所管省庁は一次回答で各自治体の開発許可基準を改正して開発許可を可能とすることで解決可能と説明している。

しかし、開発審査会の議を経て、許可基準に照らして様々な条件の検討を経て開発許可の可否が決定されるものであり、手続きに一定の期間を要するとともに、事業者にとって開発許可を必ずしも得られるものではない中で許可を得るための準備や説明など、路線定期運行の場合と比べて著しく大きな負担を残すものであり、適当ではない。そもそも、同じコミュニティバスとして機能しつつ、路線定期運行と区域運行等では大きく扱いが異なるという現行制度上の不整合を解消することにもつながらない。

区域運行等について、路線定期運行と同様に開発許可の対象から除外することは、地域の実情に応じて最適な地域公共交通を円滑に導入しようとするものである。

以上のように、区域運行や自家用有償旅客運送等について時代の変化に即した法律上の位置付けがなされることによって、地域の実情に合った最適な地域公共交通の導入を促すとともに、多様な選択肢が認められることで自治体の調整権能が十分に発揮されることを目指すものである。